BIULETYN INFORMACYJNY WYBRZEŻA

Rok I. Gdańsk, 15 czerwca 1946 r. Nr 4

Ponieważ „Morski Biuletyn Informacyjny" jest wydawany przez Instytut Bałtycki, nazwę naszego pisma zmieniamy na „Biuletyn Informacyjny Wybrzeża".

Wydawnictwo

Budownictwo społeczne

Już w dniu 14-go marca br. zwołana w Delegaturze Rządu specjalna konferencja społeczna zajęła się w ciągu wyczerpujących obrad kwestią mieszkaniową. Rozpatrywano ją w pierwszej linii z punktu widzenia wydajności pracy naszych robotników fizycznych i umysłowych na terenie Gdańska i Gdyni. Nie potrzeba specjalnego uzasadnienia, aby móc stwierdzić z całą pewnością, że pracownik, mieszkający zbyt daleko od miejsca pracy przy złej komunikacji ponadto w warunkach urągających potrzebom cywilizowanego człowieka w XX wieku, przybywa do swego warsztatu wyczerpany nerwowo i fizycznie. Kto czas swego odpoczynku i snu musi spędzić nie w mieszkaniu lecz raczej w przeludnionej, zimnej, względnie zaciekającej budzie, ten nie może dać z siebie tego. co należy od niego oczekiwać, a co trzeba wymagać.

Ruch w naszych portach wzmaga się z miesiąca na miesiąc. Uruchamia się coraz liczniejsze fabryki i warsztaty. Rąk roboczych brakuje. Jeżeli więc już teraz sytuację obecną należy uznać za wręcz katastrofalną, jak ją nazwiemy za pół roku, czy za rok?

Apele do urzędów kwaterunkowych i wszelkie pod ich adresem pogróżki czy napomnienia nie wiele przynoszą i zapewne jeszcze mniej w przyszłości dadzą. Nie należy zapominać. że każdy z tych urzędów na terenie naszego wybrzeża poddany jest działaniu sprzecznych sił. Szara masa pracowników fizycznych i umysłowych domaga się mieszkań. Jest to jednak wyraźna mniejszość w stosunku do już zamieszkującej większości, broniącej per fas et nefas nabytych, choć często aż nadto wątpliwych praw. Nacisk ze strony poszukujących również nie jest jednakowy. Ustosunkowani domagają się znacznie energiczniej całych will, czy pięciopokojowych mieszkań, niż przeciętny pracownik pokoju z kuchnią.

Teoretycznie wydaje się, że problem zagęszczenia pomieszczeń przy pomocy parcelacji większych mieszkań między kilka rodzin jest rzeczą najzupełniej prostą i łatwo przeprowadzalną. Uchwala się minimum przeciętnego wykorzystania mieszkania i dokwaterowuje się inną rodzinę. W praktyce sprawy te doprowadzają prawie z reguły do tego rodzaju walk i kłótni, że przeciążone już urzędy kwaterunkowe nie mogą sobie wprost pozwolić na luksus interwencji w tego rodzaju zatargach.

Od t. zw. publicznej gospodarki mieszkaniami, zarządzonej ostatnio wydanym dekretem, nie należy oczekiwać całkowitego rozwiązania sprawy. Tam gdzie nie ma, praktycznie rzecz biorąc, żadnego wolnego mieszkania. parę tysięcy wniosków na ich przydzielenie, staje się kamieniem u nogi dla wszelkiej inicjatywy odgórnej. Jest oczywiste, że możnaby i należałoby zacząć od usunięcia z wybrzeża wszystkich zawodowych szabrowników i wszystkich tych najczęściej pośredników czy niby kupców, którzy są najzupełniej zbędni na tym terenie. W praktyce sprawy te wyglądają jednak w ten sposób, że właśnie te osoby legitymują się najlepszymi papierami i uprawnieniami. Przy prawdziwej inflacji różnych zrzeszeń, spółdzielni, central itp. urzędy kwaterunkowe, pragnąc sprostać swym zadaniom, musiałyby nie tylko badać prawdziwość przedstawianych im zaświadczeń, ale również brać mocno pod lupę organa, wystawiające takie zaświadczenia. Nie wpadniemy w zbytni pesymizm, jeżeli wyrazimy nasze obawy, że jest to niezupełnie możliwe.

Mówiąc o powyższym nie mamy bynajmniej zamiaru krytykować działalności urzędów kwaterunkowych, z których nikt nie jest zadowolony. Uważamy jedynie za konieczne rozproszenie zbędnych iluzji. Problemu mieszkaniowego nie rozwiąże dzielenie tego, co

jest, choćby było najenergiczniej i najsprawiedliwiej przeprowadzone, lecz wyłącznie budownictwo, czyli tworzenie nowych mieszkań.

Na terenie tak Gdańska, jak Gdyni, w mniejszym stopniu w Sopocie i Oliwie, znajduje się jeszcze wiele potężnych bloków mieszkalnych, które stosunkowo małym sumptem można doprowadzić do stanu używalności. Energia nasza zbiorowa skierowana w tym właściwym kierunku zdziała więcej niż podwójne jej zużycie w sporach mieszkaniowych przed urzędami kwaterunkowymi. Istnieje bardzo wiele instytucji rządowych, samorządowych zrzeszeń gospodarczych, fabryk itp., rozporządzających znacznymi środkami finansowymi. Potrzeba je tylko poruszyć ze stanu inercji. Należy im wytłumaczyć, że działając tak zwanymi środkami gospodarczymi, można zdziałać prawdziwe cuda, wydatkując stosunkowo niewiele. Muszą się one ponadto pośpieszyć. Te obiekty, które nadają się dziś jeszcze do remontu, gdy będą musiały niezabezpieczone należycie przetrzymać jeszcze jedną zimę, nadawać się już tylko będą na rozbiórkę.

Przede wszystkim zauważyć należy, że remont, o którym wyżej mówimy, powinien mieć na celu zwolnienie tych setek i nawet tysięcy mieszkań, zajmowanych obecnie na biura. Dużo tańsza i łatwiejsza jest odbudowa na cele biurowe niż na mieszkaniowe. Mamy tego rodzaju stosunki dziś, że pracownicy nie mają gdzie mieszkać, ale urzędy i instytucje zajmują mieszkania, w których kuchnie, łazienki w stanie najzupełniej zdatnym do użytku są tylko balastem. Odwrotnie rzecz biorąc, jeśli będziemy remontować budynek na cele mieszkaniowe, musimy położyć nacisk na odrestaurowanie kuchni i łazienek. Dla biur będzie to najzupełniej zbędnym i oszczędzi nam w sumie poważne sumy pieniężne.

Największą bolączką wybrzeża pod powyższym kątem widzenia jest fakt, że w Sopocie, który na podstawie rodzaju swego budownictwa może jedynie służyć jako zaplecze mieszkaniowe dla Gdańska i Gdyni, rozbiły swe namioty niesłychanie liczne instytucje, najczęściej takie, które z tytułu swej działalności a nawet używanego określenia „Gdańskie" wyłącznie należą do Gdańska i jedynie tam powinny się mieścić. Instytucje te zajmują w wielu wypadkach nie tylko domy mieszkalne, ale i wille lub dawne hotele i pensjonaty. Szkody z tego tytułu tak dla samego Sopotu jak i dla całości wybrzeża są olbrzymie. Cierpi przy tym cała praca tych instytucji i powstają dodatkowe koszta, które dawno pokryłyby remont setek bloków mieszkalnych w Gdańsku.

Jeżeli jakaś instytucja gdańska będzie miała siedzibę w Gdańsku, a pracownicy jej będą mieszkali wyłącznie nawet w Sopocie, musimy się liczyć z jednorazowym kosztem przejazdu tych pracowników do Gdańska i z powrotem. Inaczej przedstawia się sprawa, jeżeli ta instytucja mieści się w Sopocie. Pozornie pracownicy mają wygodę i pieszo osiągają swe miejsce pracy. Ponieważ tok ich urzędowania związany jest jednak z Gdańskiem i z mieszczącymi się tam władzami, jak Województwo, czy Delegatura Rządu chociażby, ilość służbowych przejazdów do Gdańska wymnaża się niesłychanie. Jakie to powoduje koszta benzyny, zużycie samochodów służbowych i daremną stratę czasu najbardziej drogich sił, bo kierowniczych, trudno obliczyć. Można o tych kosztach tylko powiedzieć ogólnie, że są niewymierne w pieniądzach, tak wielkie bowiem wyrządzają szkody dla całości naszej gospodarki i dla sprawnego funkcjonowania tych instytucji, w których nigdy nikogo zastać nie można, „ponieważ pojechał urzędowo do Gdańska..."

Według posiadanych przez nas wiadomości Zarząd Miejski m. Sopotu w trosce nie tylko o dobro powierzonego mu miasta, lecz również w celu przyczynienia się do odbudowy Gdańska, postanowił na 1 października roku bież. wypowiedzieć wszystkim instytucjom, niezwiązanym bezpośrednio z Sopotem, zajmowane przez nich pomieszczenia w celu przekazania ich dla pracowników tak umysłowych jak i fizycznych. Zwolni się w ten sposób conajmniej 150 — 200 pomieszczeń, posiadających łącznie do półtora tysiąca izb mieszkalnych, jeśli zarządzenie to zostanie wykonane.

Nie ulega wątpliwości, że Zarząd m. Sopotu przy przeprowadzaniu tej akcji napotka na olbrzymi opór zainteresowanych i sam sobie rady nie da. Stoi jednak za nim województwo z całym swym autorytetem i zdecydowaną wolą do przeprowadzenia tego niezbędnego zarządzenia.

Pozornie wydaje się, że w celu rozwiązania problemu budownictwa społecznego na naszym terenie tj. budownictwa dla szerokich mas pracowniczych, omówione wyżej zarządzenie będzie jedynie paliatywem. Nic podobnego. Skomasowanie wszystkich instytucji gdańskich na terenie Gdańska jest krokiem wstępnym. Nie tylko zwolni ono szereg mieszkań w Sopocie. Te urzędy, które przeniosą się do Gdańska będą musiały zacząć starania o pomieszczenie swych pracowników również w Gdańsku. Taki będą wywierać wpływ wszyscy pracownicy i tego będzie wymagało dalsze usprawnienie ich pracy. Środki komunikacyjne, jakimi rozporządzamy na wybrzeżu, nie są jeszcze tak rozbudowane, aby można było większości pracowników narzucać odległość miejsca pracy i miejsca zamieszkania powyżej 10 kilometrów.

Nie tylko więc zgrupowanie wszystkich gdańskich instytucji w Gdańsku doprowadzi do rozwiązania problemu. Jednocześnie z nim muszą iść wysiłki nad remontem wielkich bloków mieszkalnych. Wszystkie te urzędy, na czele oczywiście ze związanymi bezpośrednio z portami, nie mogą sobie w żadnym wypadku pozwolić na zmarnowanie bieżącego sezonu budowlanego. Trzeba wziąć się do przygotowania mieszkań dla robotników i urzędników. Bez tego dalsza rozbudowa i odbudowa portów skazana będzie na niepowodzenie. Praca będzie kulała, szczególnie w zimie. Na to sobie Polska pozwolić nie może, ta Polska, która jest zapatrzona w Wybrzeże i oczekuje od niego słusznie wielkiego cudu pracy, poświęcenia i przede wszystkim obywatelskiego zrozumienia dla potrzeb całości, a warstw pracowniczych w szczególności.

s.

Zdzisław Grabski
Profesor Ekonomii Społecznej Politechniki Gdańskiej

Parę uwag na marginesie obserwacji rynku społecznego Wybrzeża

Obserwacja i analiza rynku społecznego Wybrzeża wykazuje niezadowalniający jeszcze stan moralny i intelektualny tego rynku. Nie istnieje też jeszcze w chwili obecnej instytucja, któraby czuwała nad tym, aby nie powstały nowe załamania i urazy społeczne.

Przytaczamy szkicowy wynik rocznych obserwacji i krótki opis problemów, których rozwiązanie jest tak istotne dla życia polskiego na Wybrzeżu.

1. Polska, jako państwo morskie, musi wytworzyć w swoim organizmie państwowym pewne cechy, bezwzględnie konieczne dla prawidłowego funkcjonowania. Cechy te wytworzyć musi, zarówno w każdym z swych obywateli z osobna, jak i w grupach społecznych i w aparacie administracyjnym na każdym szczeblu: wszędzie musi powstać pewna wspólna myśl państwa morskiego, jednolitość poglądów i wspólność dążeń. Wybrzeże musi stać się terenem, skąd ta wspólna myśl wyjdzie, a o sile tej myśli zadecyduje żywotność i dynamika ludności tego terenu, jej stan moralny i intelektualny.

2. Ludność Wybrzeża prowadzi na tutejszym — obcym jej — terenie szczególnie trudną walkę o byt jednostkowy, a jest to ludność, która niemal w całości ma za sobą okres wędrówek wojennych i przesiedleń. Stwierdza się u niej — jako u całości — łatwe do zrozumienia zresztą, pewne osłabienie zdolności do współżycia społecznego. Zjawisko to obserwuje się także u młodzieży gimnazjalnej i akademickiej. Zjawisko to powoduje utrudnienie wszelkiej akcji oświatowej, uspołeczniającej i politycznej. Dokładne zbadanie tego zjawiska, znalezienie przyczyn i środków przeciwdziałania jest zatem koniecznością chwili.

3. Na Wybrzeżu znajduje się w chwili obecnej wielkie skupisko ludności, przybyłej z najrozmaitszych terytoriów, o różnych cechach psychofizycznych i poziomach kulturalnych i cywilizacyjnych. Pozostała ludność miejscowa, wobec głębokiego przesiąknięcia kulturą niemiecką, pogarsza wyżej podkreślony stan rzeczy. Ważnym zadaniem jest więc opracowanie podstaw do istotnej unifikacji ludności Wybrzeża, który to proces ze zrozumiałych względów musi dokonać się jak najszybciej.

4. Powiększenie Wybrzeża o 400 km. długości brzegu morza wraz z jego portami i bliskim zapleczem wymaga stworzenia typu pracownika przygotowanego do pracy morskiej i portowej. Istnieje żywotna potrzeba zbadania optymalnych warunków psychofizycznych takiego typu, drogą wypracowania odpowiedniego systemu testów.

5. Kadry inteligencji zawodowej, związanej z pracami Wybrzeża, są ilościowo bardzo skromne. Palącą więc potrzebą jest wypracowanie nowych programów w poszczególnych istniejących już uczelniach, nauk związanych ściśle z potrzebami morza, bądź nawet w razie, gdyby się tego okazała potrzeba, zaprojektowanie utworzenia nowych studiów, które miałyby za zadanie wykształcenie z młodzieży Wybrzeża odpowiednich fachowców, dotychczas w Polsce jako nowopowstałym morskim państwie nieistniejących.

6. Pas wybrzeża morskiego, a w szczególności miasta portowe są w całym świecie, a więc i w Polsce, filtrem wszelkich cywilizacji zamorskich dla głębi kraju i cechą charakterystyczną wszelkich portów jest przyjmowanie wszystkich nowalii internacjonalnych. Jeśli więc należy ocenić dodatnio istnienie kontaktów ludności Wybrzeża z przedstawicielami narodów obcych, nie można także pomniejszać, lub nie dostrzegać wcale niebezpieczeństw płynących z tych kontaktów, szczególnie gdy natrafiają one na społeczeństwo o zbyt słabym zasobie kultury narodowej. Trzeba świadomie dążyć do tego, aby ten filtr pracował prawidłowo, trzeba tak ukształtować warunki kulturalne ludności, aby posiadła zarówno chłonność na wartości godne przyjęcia jak i odporność na

szkodliwe wpływy. Tych właściwości ludność Wybrzeża w chwili obecnej nie posiada i pracę nad wyrobieniem właściwej chłonności i wewnętrznej odporności podjąć należy drogą naukowej oceny siły i zasięgu tych wpływów oraz drogą pouczenia właściwych czynników o sposobie wspomagania lub przeciwdziałania. Badając infiltrację wpływów obcych, trzeba dążyć świadomie do duchowego i ideowego umacniania ludności w najgłębiej pojętym demokratyzmie polskim.

7. Ze strony Niemiec zarówno poprzez rozległą granicę jak i poprzez ludność miejscową grozi stałe silne niebezpieczeństwo infiltracji kultury niemieckiej. Przeciwdziałanie na wszelkich odcinkach życia społecznego tej infiltracji drogą wykrywania i unaoczniania ludności jej wpływów jest pilnym i ważnym zadaniem, uzupełnione skoordynowaniem konstruktywnych wysiłków, mających na celu zjednoczenie wszelkich elementów życia społecznego i danie całości zagadnień jednolitej nadbudowy kulturalnej polskiej. Spełnienie tego zadania ma pierwszorzędne znaczenie dla życia polskiego na Wybrzeżu.

Praca naszych portów

Ażeby zdać sobie należytą sprawę z osiągnięć naszego Wybrzeża, a ściślej mówiąc pracy naszych portów, sięgnijmy myślą wstecz do momentu, kiedy to Wybrzeże nasze przejmowała Polska Administracja Morska. Porty nasze po zakończeniu działań wojennych przedstawiały stan sprowadzający ich zdolność przeładunkową nieomal do zera. W Gdańsku i Gdyni zaminowane były wszystkie zatoki ,baseny i kanały, zniszczono nabrzeże i falochrony, wszystkie urządzenia przeładunkowe, magazyny, drogi komunikacyjne, sieć wodociągową i elektryczną, zatopione lub wywiezione były wszystkie jednostki pływające, a zaplecze portów naszych zdewastowane.

W pierwszych dniach na rekonstrukcję naszych portów mieliśmy tylko materiał w postaci mózgów i rąk. Do pracy zabrano się z wyjątkową energią i poświęceniem, zdając sobie sprawę z tego, że życie na Wybrzeżu nie może czekać, nie może być odkładane na później. Wybrzeże nasze, jako okno na świat, musiało w pierwszym rzędzie przygotować się na podjęcie zadań, które mu zostają narzucone — aby polska bandera jak najprędzej rozpoczęła pracę na bezkresnych wodach mórz i oceanów, a za nią polski towar zdobywał rynki zbytu.

I tak się stało. Już 18 lipca 1945 r. pierwszy statek naładowany polskim węglem, opuszczał nasze porty dokumentując światu, że Nowa Polska żyje i pracuje wewnątrz Kraju i nad morzem.

A tempo naszej pracy wzrastało i wzrasta nadal. W przeciągu krótkiego czasu dokonano wiele. Na dzień 31 marca br. ze 100%-wych zniszczeń zostało odbudowanych całkowicie lub znajdowało się w odbudowie

G d a ń s k		
urządzeń przeładunkowych	40 sztuk	— 37,4 %
magazynów portowych	54,6 tys. m²	— 19 %
budynków admin. portowych	65 tys. m²	— 93,5 %
G d y n i a		
urządzeń przeładunkowych	33 sztuk	— 40,7 %
magazynów portowych	109,41 tys. m²	— 44 %
budynków admin. portowych	49 tys. m²	— 58,4 %

Poświęcono również uwagę elewatorom i zbożowym urządzeniom przeładunkowym oraz urządzeniom składowym dla paliw płynnych. Najwięcej jednak uwagi poświęca się urządzeniom dźwigowym. Od ich bowiem użyteczności zależy w pierwszym rzędzie sprawność przeładunkowa portów. Oprócz dokonywanych już remontów starych dźwigów, zamówiono 45 nowych dźwigów, które w okresie 18 miesięcy mają być zainstalowane w portach. Niezależnie od tego remontuje się w Gdańsku 18 dźwigów, w Gdyni 12 dźwigów.

Eksploatacja naszych portów Delty Wisły tj. Gdańska i Gdyni rozwija się bardzo pomyślnie. W roku ubiegłym obrót towarowy obu portów wynosił przeciętnie 165 tys. ton miesięcznie, w roku bieżącym osiąga w styczniu 317 tys. ton, 1 lutym — 414 tys. ton, w marcu 534 tys. ton, a w kwietniu przekracza 650 tys. ton, tj. w relacji rocznej 7.800 tys. ton w eksporcie i imporcie. Rok 1938 był dla portów Delty Wisły — rokiem maksymalnego przeładunku. W Gdańsku przeładowano w tym czasie 7,2 milj. ton towarów, a w Gdyni 9,2 milj. ton razem 16,4 milj. ton. Jak widzimy przeładunek w kwietniu osiągnął prawie 50% maksymalnego stanu przedwojennego. W stosunku zaś do roku 1925 tj. szóstego roku po zakończeniu pierwszej wojny, wynik kwietnia br. — a więc po niecałym roku pracy osiąga przeszło 300% stanu ówczesnego.

Decydującą rolę w obrocie towarowym naszych portów odgrywa zwiększający się stale wywóz węgla, koksu i bunkru, którego znaczny dowóz do portów umożliwiony jest dzięki wybitnej poprawie sprawności ruchu kolejowego.

Wywóz innych towarów jak cement, stal, soda, wyroby metalowe wyraża się stosunkowo niską cyfrą.

W ciągu roku 1945 wywieziono ogółem 516,4 tys ton węgla, i pochodnych a w ciągu pierwszych czterech miesięcy r. bieżącego 1.154.4 tys. ton. Do dnia 18-go maja br. porty Gdańsk i Gdynia załadowały łącznie 2 miliony ton węgla. O tym wielkim sukcesie naszych portów, będącym wynikiem wysiłku naszego robotnika, inżyniera i pracownika umysłowego, współpracujących ze sobą harmonijnie tu na Wybrzeżu — Delegat Rządu dla Spraw Wybrzeża min. inż. Kwiatkowski złożył najwyższym czynnikom rządowym specjalny meldunek.

Import naszych portów składa się zasadniczo z transportów towarów w ramach dostaw UNRRA — i ładunków przybywających w wykonaniu umów clearingowych. Jest on bardziej zróżnicowany a ważniejszymi pozycjami są ruda żelazna, fosfaty, samochody, wełna, bawełna, oleje, celuloza, produkty żywnościowe, jak również konie i bydło. W ciągu 1945 roku przywieziono do Polski towarów UNRRA 199,1 tys. ton innych towarów 177,6 tys. ton. W ciągu pierwszych czterech miesięcy 1946 r. towarów UNRRA przywieziono 528,4 tys. ton i ca 16 tys. sztuk bydła i koni, innych towarów 197,6 tys. ton.

Od marca br. w ramach dostaw UNRRA nadchodzą transporty zboża. W ciągu marca i kwietnia przyjęto 41,2 tys. ton pszenicy. Dla przeładunku zboża są obecnie do dyspozycji całkowicie odremontowane, elewator w Gdyni o pojemności 10 tys. ton i w Gdańsku również jeden elewator tej samej pojemności.

Bardzo poważnie również zwiększa się ilość i tonaż statków przybijających do naszych portów. W roku 1945 weszło do naszych portów ogółem 887 statków o tonażu 746 tys. NRT, wyszło zaś 853 statki o tonażu 685 weszło do portów 1109 statków o tonażu 1.459 tys. NRT. W ciągu pierwszych czterech miesięcy 1946 roku wyszło zaś 1105 statków o tonażu 1.465 tys. NRT.

Statki te reprezentowały następujące bandery: szwedzką, fińską, amerykańską, angielską, norweską, duńską, sowiecką, aliancką i polską, grecką i panamską. Tabor pływający w portach polskich i udział bandery naszej powiększa się. W roku 1945 udział bandery polskiej wynosił zaledwie 1,1% — w pierwszym kwartale br. udział ten podskoczył do 2,6%, przy czym trzeba zaznaczyć, że znaczna część jednostek handlowych polskich nie pracuje jeszcze w naszych portach.

W ramach akcji rewindykacji naszego taboru pływającego zidentyfikowano w Niemczech 15 jednostek, z czego 6 holowników wróciło już do Polski, dwa dalsze zostały nam przekazane, o siedem toczą się per-

traktacje. Odnaleziono 47 kutrów rybackich, dwa statki dalekomorskie rybackie odnaleziono we Francji i jeden w Niemczech. W miesiącu kwietniu tabor rybacki powiększył się o 27 kutrów, z których 15 uzyskano z Danii w ramach pomocy UNRRA, 11 rewindykowano z Niemiec, 1 rewindykowano z Norwegii. Ponadto toczą się pertraktacje o dwa odnalezione statki handlowe tj. Toruń i Lewant oraz o tabor pochodzenia gdańskiego. Z taboru tego, wynoszącego przed wojną 90 jednostek, 25 odnaleziono i zidentyfikowano. Za granicą zamówiono 18 większych i mniejszych trawlerów rybackich. Buduje się sporo mniejszych jednostek w stoczniach polskich, oraz prowadzi się wstępne prace co do budowy poważniejszych jednostek handlowych na stoczniach polskich. Tabor, który mamy otrzymać w wyniku akcji odszkodowania, ocenia się w przybliżeniu na 60 tys. ton.

Osiągnięcie w krótkim czasie tak znacznych wyników było możliwe dzięki wysiłkom odpowiednich zespołów pionierskich na Wybrzeżu i po oddaniu im do dyspozycji przez Rząd wystarczających środków materialnych, który od pierwszej chwili odzyskania niepodległości podjął aktywną politykę w zakresie morskim. Również nie bez wpływu jest fakt, że najbardziej związane z portami okręgi górnicze Polski są stosunkowo mniej zniszczone i odbudowa ich potencjału gospodarczego w nowych warunkach następuje bardzo szybko. W konsekwencji tego rozwoju porty znalazły się pod silnym naciskiem swego zaplecza jego potrzeb i pracy. Porty Gdańsk i Gdynia, przy dzisiejszych swoich słabych urządzeniach technicznych tego wzrastającego nacisku na dłuższą metę nie wytrzymają. Musimy dążyć ażeby całe nasze Wybrzeże od Szczecina do Elbląga włączyć w służbę gospodarstwa narodowego. Coraz dobitniej rysuje się konieczność przejmowania w szybszym tempie w naszą administrację portu szczecińskiego stosunkowo dobrze wyposażonego w urządzenia przeładunkowe i dogodnie położonego do zaplecza.

Akcja w tym kierunku już się rozpoczęła. Dnia 5-go marca br. zostało nam przekazane nabrzeże położone w dolnej części Odry od rejonu t. zw. zakładu „Golnow" aż do terenu t. zw. Golęcin. Na przejętym nabrzeżu należało przystąpić natychmiast do prac porządkowych i odbudowy tych obiektów, które niezwłocznie mogłyby być eksploatowane. W pierwszym rzędzie chodziło o przygotowanie terenu dla ruchu pasażerskiego, tj. przyjęcie reemigrantów z zachodu i wywóz ludności niemieckiej z Polski do Rzeszy oraz o adaptację terenu dla przeładunku węgla, cementu i innych towarów eksportowanych z Polski. W projekcie jest skierowanie niektórych specjalnych ładunków UNRRA, oraz zbadanie możności przeładunku rudy i zamagazynowanie paliwa płynnego.

W ciągu kwietnia przybyło z Lubeki do Szczecina ogółem 15 statków alianckich o tonażu brutto 70,4 tys. ton, które przewiozły przeszło 16 tys. repatriantów Polaków i wywiozły przeszło 19 tys. Niemców.

W dniu 5 kwietnia nastąpiło dalsze przejęcie przez polską administrację terenów 3-ch dużych kompleksów zbiorników na paliwo płynne w głównej części portu, oraz 19 kwietnia — terenów Kępy Parnickiej z dużym zakładem przemysłowym — rektyfikacją spirytusu.

Rozmowy na temat przejmowania dalszych obiektów toczą się nadal.

Jak najszybsze wciągnięcie portu szczecińskiego w orbitę naszych wysiłków gospodarczych, pociąga za sobą również duże możliwości w aktywizacji tranzytu, który po zawarciu traktatów z Węgrami i Czechosłowacją wydatnie powiększy zobowiązania naszych portów.

Praca portów naszych odbywa się w warunkach bardzo ciężkich, jednak harmonijna współpraca wszystkich czynników nastawionych tu na Wybrzeżu na realizację celów wyższych pozwoliła na przezwyciężenie trudności i osiągnięcie nieprzeciętnych wyników.

Mgr. **Antoni Skotnicki.**

Związek Gospodarczy Miast Morskich

Dnia 28-go marca w siedzibie Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża pod przewodnictwem Ministra inż. E. Kwiatkowskiego na posiedzeniu organizacyjnym podpisano akt erekcyjny oraz wybrano Komitet Organizacyjny Związku Gospodarczego Miast Morskich w którego skład weszli — Prezydent m. Gdańska jako Przewodniczący, Prezydent m. Szczecina i Gdyni jako Vice-Przewodniczący, Prezydent Sopot i Elbląga, Przewodniczący Komisji Morskiej KRN, Delegat Rządu dla Spraw Wybrzeża, Dyrektor Departamentu Morskiego, Minister Żeglugi i Handlu Zagranicznego — jako członkowie.

Związek Gospodarczy Miast Morskich posiada już osiemnastu członków — Dąb Stary, Derłów, Elbląg, Frombork, Gdańsk, Gdynia, Kamień, Kołobrzeg, Łeba, Police, Puck, Sopot, Swinoujście, Szczecin, Tolkmicko, Warpno Nowe, Wołyń. Większość zainteresowanych Miejskich Rad Narodowych jednogłośnie uznała konieczność istnienia Związku i zadeklarowała swą współpracę. Omawiając cele i zadania Z.G.M.M. na jednym z posiedzeń Komitetu Organizacyjnego Minister inż. E. Kwiatkowski podkreślił, iż trzy elementy zadecydują czym będzie w przyszłości Z.G.M.M. Są nimi — podstawa prawna i struktura organizacyjna Związku, dobór odpowiednich ludzi oraz środki materialne. Również ważnym momentem w życiu Związku będzie odpowiednie zrozumienie przez poszczególne miasta roli jaką Z.G.M.M. ma odegrać w przeobrażeniu się polskiej psychiki morskiej. Najpilniejsze i najbliższe zadana Związku to przejęcie przez miasta miejscowego przemysłu, uruchomienie specjalnego przemysłu dla danego miasta, zorganizowanie żeglugi przybrzeżnej i zorganizowanie komunikacji samochodowej.

Prezes Poselskiej Komisji Morskiej KRN poseł inż. Adolf Riedel przemawiając na zebraniu Komitetu Organizacyjnego Z. G. M. M. z dnia 22-go maja powiedział: „... szlachetna myśl powołania do życia Związku Gospodarczego Miast Morskich należycie uchwycona i dobrze prowadzona ,może zrodzić wielki czyn. Wierzę z całą mocą, że to uczyni...".

Współpracę ze Związkiem zadeklarowało wielu uczonych polskich między innymi — prof. K. Tymieniecki, dziekan Wydziału Humanistycznego U. P., prof. Wł. Kowalenko, rektor WSHM w Gdyni, dr Alfred Wielopolski z Instytutu Bałtyckiego, prof. Zdzisław Grabski i inni.

Biura Komitetu Organizacyjnego zostały już całkowicie zmontowane i znajdują się w Gdańsku przy ul. Okopowej w gmachu Województwa. W chwili obecnej Komitet Organizacyjny przygotowuje materiał do Walnego Zjazdu ZGMM, który się odbędzie w dniach od 12—14 lipca br. W Zjeździe, który posiadać będzie bardzo uroczysty i manifestacyjny charakter, spodziewany jest udział najwyższych dostojników państwowych.

Inż. S. Szymborski

Ujście Wisły

Żądza zniszczenia, która opanowała okupanta w obliczu klęski, dotknęła boleśnie ujście Wisły. Bogate miasto Gdańsk pogrzebało w gruzach i zgliszczach liczne, drobne, średnie i duże warsztaty przemysłu pomocniczego, który zapewniał rozwój portu i obsługę statków morskich, składy, magazyny, biura handlowe i dostatnio urządzone mieszkania prywatne gdańszczan.

Miasto Gdańsk pracowało ściśle z portem, każda ulica i każdy niemal dom związane były nićmi żywotnych interesów z ruchem statków w porcie, z techniką przeładunku, z towarem, który miał się znaleźć w lukach okrętu, lub zza morza przywieziony miał być rękami gdańszczan przerobiony, lub przeniesiony wprost do odbiorcy.

Mimo trudnej politycznej sytuacji, spowodowanej bezsensowną walką konkurencyjną z Gdynią i nieufnym traktowaniem swego gospodarczego zaplecza — miasto Gdańsk żyło przecież w dobrobycie, jakiego zazdro-

ściły mu wszystkie inne miasta portowe Bałtyku. A przecież miało ono swoje kryzysy. Wykonywało kosztowne manewry dumpingowe, wreszcie przeżywało wyraźne cofanie się obrotów przeładunkowych w stosunku do Gdyni.

Tajemnicze źródła energii, pozwalajcej spokojnie przetrwać krytyczne momenty miasta, tkwiły w niewielkim, ale niezmiernie charakterystycznym terenie, w magicznej dolinie Delty Wiślanej o dźwięcznej nazwie Żuławy. Teren ten był dla Gdańska naturalnym żywicielem wysokiej klasy, dostarczał cennej glinki do wyrobu artystycznej ceramiki i majoliki, stworzył ogrodnictwo na wysokim poziomie. Żuławom warto poświęcić chwilę uwagi.

Rok 1300.

Leży przed nami mapa „Weichseldelta um das Jahr 1300", opracowana przez H. Bertrama. Dokument historycznej wagi, gdyż odsłania nam dawną nazwę miasta Gdansk, podając, że dziś nazywa się ono Danzig. Rzeka ma nazwę Wysla. Szereg miejscowości ma brzmienie słowiańskie, podane lojalnie przez autora.

Mapa ta, obok wartości etymologicznej, posiada również cenne materiały dla człowieka interesującego się historią Wisły, w jej mało znanym dotychczas, niedostępnym odcinku ujścia w morze.

Wisła i Nogat odprowadzały mniej więcej równe ilości wody do morza. Nogat nie czynił tego bezpośrednio, lecz licznymi odnogami zasilał jezioro Drużno, oznaczone na mapie nazwą Drusin, niemieckie Drausen, które zajmowało co najmniej 20-krotną powierzchnię dzisiejszego jeziora, oraz Zalew Świeży, który także wyglądał wówczas inaczej. Otóż wody Zalewu zajmowały obszar znacznie na zachód wysunięty, zbliżając się nieomal bezpośrednio do koryta Wisły, na wysokości dzisiejszych Łożysk, niem. Einlage. Drugim szczegółem niezmiernie interesującym, z uwagi na dzisiejszą sytuację miasta Elbląga, jest wyraźny dowód istnienia przed wiekami sztucznego przekopu Mierzei Wiślanej na wysokości dzisiejszej wioski Vogelsang, dającego wyjście w morze z Zalewu Świeżego, czyli połączenie Elbląga z morzem, z pominięciem Piławy!

Wisła, po oddaniu części wód Nogatowi, biegła dzisiejszym korytem na północ, wśród wysp, odsypisk i zakoli, zbliżając się do morza na odległość około 2 km, po czym, napotykając przed samym morzem wzniesienie terenu, ciągnące się od Gdańska po Piławę — rozdzielała się na dwa ramiona, prostopadłe do dotychczasowego kierunku i jednym wprost na wschód płynęła do pobliskiego Zalewu Świeżego, drugim w przeciwnym kierunku, na zachód, równolegle do brzegu morskiego. W niewielkiej od morza odległości płynęła ona ku Gdańskowi kierując się stąd na północ, ku dzisiejszemu wyjściu w morze.

Duży obszar na południowy-wschód od miasta, na przestrzeni od Gdańska aż po Wisłę, zajmuje woda.

Z większych miast znajdują się na mapie: Gdańsk, Tczew (Dersowe), Malbork i Elbląg.

Wody mają typowy charakter nieuregulowanych, kapryśnych, utrudniających człowiekowi życie.

Sztuczne osuszenie doliny

Historia walki człowieka o ujarzmienie Delty Wiślanej i uporządkowanie stosunków wodnych sięga bardzo dawnych czasów. Na wspomnianej mapie, przedstawiającej ujście Wisły w r. 1300 są ślady tamy, lub grobli, długiej na 15 km i biegnącej przez obszar zalany w pobliżu Gdańska. Żmudnym wysiłkiem całego szeregu pokoleń dokonano dzieła osuszenia Delty Wiślanej. Mamy w tym wypadku do czynienia z osuszeniem depresji, tj. terenu, który jest położony niżej niż poziom morza i to od kilku centymetrów do 2 metrów różnicy poziomów. Cały zalany teren pocięto siecią grobli i rowów, a wodę przepompowano do wyższego zwierciadła Wisły i Nogatu, uzyskując tereny pod uprawę i osadnictwo. Tereny te stały się wkrótce bardzo żyzne, gdyż stosunki wodne w glebie mogły być dowolnie regulowane przez zmianę intensywności pompowania. Są to sławne Żuławy. Tereny Żuław depresyjne, i więc znajdujące się poniżej poziomu morza zajmują obszar:

na zachód od Wisły	9 500 ha
między Wisłą i Nogatem	16 500 ha
na wschód od Nogatu	26 500 ha

Tworzą one wraz z przyległymi obszarami Delty Wiślanej kolejno: Żuławy Gdańskie o łącznej powierzchni 35 000 ha, Żuławy Wielkie w widłach Wisły i Nogatu o pow. 70 000 ha, wreszcie Żuławy Elbląskie na wschód od Nogatu, niewiele mniejsze od Wielkich, bo zajmujące około 67 000 ha.

Równolegle z pracą osuszenia Żuław uregulowano koryto Wisły, poodcinano szereg zbytecznych odgałęzień, przede wszystkim wschodnią odnogę Wisły, która zasilała Zalew Świeży, wobec czego Wisła odprowadzała całą swoją wodę na Gdańsk i do ujścia przez dzisiejszy Nowy Port i Westerplatte. Gdańsk leżał więc nad płynącą wartkim prądem rzeką. Ale nagle prąd po zimie 1840 r., kiedy na wysokości dzisiejszych Górek Zachodnich (Westl. Neufahr) zrobił się potężny zator lodowy i Wisła wyrwała sobie nowe ujście w morze, poniżej miejscowości Bąsak, między Górkami Wschodnimi i Zachodnimi.

Zarząd Wisły, nauczony przykrym doświadczeniem, postanowił uchronić się na przyszłość od podobnych niespodzianek i w kilka lat po katastrofie, przystąpił do stworzenia sztucznego koryta, odprowadzającego Wisłę w bezpiecznym miejscu w morze. W tym celu przedłużono lekkim łukiem koryto Wisły od Łożysk (Einlage), na północ, zamykając dotychczasowe koryto Wisły w tym miejscu śluzą komorową. Od tej chwili Wisła od Łożysk, aż po ujście w Gdańsku nosi nazwę „Wisły Martwej", lub słuszniej „Leniwki".

Instalacja siły dla odwodnienia Żuław

Żuławy Gdańskie otrzymały 41 pomp na ogólną moc zainstalowaną 1 315 KM, Wielkie 42 pompy, na ogólną moc 1 820 KM, wreszcie Elbląskie 61 pomp — 1 520 KM. Pompy te idą przeważnie energią elektryczną, którą czerpią z elektrowni okręgu pomorskiego i mazurskiego.

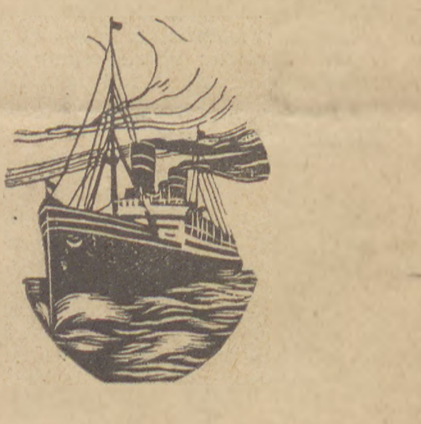
Rok 1945.

Część armii niemieckiej, złożona przeważnie z oddziałów SS, zbiegów i jeńców Armii Czerwonej oraz Ukraińców (tzw. własowcy), odcięta została na Żuławach Gdańskich i Wielkich od możliwości odwrotu. Nie mogąc liczyć na żadną łaskę u zwycięzców, grupa ta postanowiła nie poddawać się, lecz trwać do końca wojny, w bezpiecznym schronieniu. W tym celu poniszczono znaczną ilość pomp, zalewając wokół wielkie obszary, pozrywano przewody, zasilające w prąd, usunięto nawet słupy, dźwigające sieć elektryczną w powietrzu.

Skutek jest taki, że dzisiejsze Żuławy wróciły do stanu z roku 1300!

Prace nad odnowieniem pomp i doprowadzeniem prądu, zostały podjęte i postępują naprzód. Program prac przewiduje, że do końca 1946 r. wszystkie pompy będą mogły rozpocząć na nowo pracę, a wtedy po trzech miesiącach Żuławy mogą być znowu osuszone.

Inż. **S. Szymborski**



Zjazd Miast Morskich

Przygotowawcza praca organizacyjna w ramach Związku Gospodarczego Miast Morskich dobiega szczęśliwie do końca. Za miesiąc w dniach 12 — 14 lipca w Gdańsku zjadą się wszyscy przedstawiciele naszych miast nadbałtyckich, aby usankcjonować już dokonane, wytknąć drogi na przyszłość i położyć fundamenty pod wspólną politykę, która siłą rzeczy będzie jedną z najważniejszych składowych naszej polityki morskiej.

Jest klasycznym wywalaniem otwartych drzwi, jeżeli się stwierdzi, że Wybrzeże żyje swym odrębnym życiem i że musi mieć prawo kształtowania tego życia według swej najlepszej wiary i woli, lecz zawsze w zgodzie i w interesie całości Rzeczypospolitej.

Sprawy miast morskich zahaczają o kilkanaście resortów ministerialnych. Z tego to powodu Zjazd Gdański, będzie siłą rzeczy — organizatorzy mają niepłonną nadzieję — zjazdem najwyższych dostojników państwowych, którym leży na sercu rozwój Wybrzeża, dalsza jego odbudowa i rozbudowa.

Praca Zjazdu będzie się odbywała z uwagi na masę materiału dyskusyjnego nie tylko na plenum, lecz również w licznych komisjach. Już dziś możemy podać tytuły trzech zasadniczych referatów, które będą wygłoszone na plenum i wytyczą kierunek Zjazdowi. Będą to następujące referaty:

1) „Cele i zadania Związku Gospodarczego Miast Morskich" — Prezydent m. Szczecina — Zaremba.

2) „Miasta Morskie Rzeczypospolitej Polskiej od zakończenia działań wojennych po dzień dzisiejszy" — Wiceprezydent m. Gdyni — Modliński.

3) „Struktura gospodarcza Miast Morskich w dobie dzisiejszej i perspektywy na przyszłość w tej dziedzinie" — Minister inż. Eugeniusz Kwiatkowski, Delegat Rządu do Spraw Wybrzeża.

Jak same tytuły świadczą, że referaty powyższe w wyżej podanym porządku wyczerpują kolejno cały zasadniczy materiał zjazdowy. Mamy nadzieję, że na łamach naszego „Biuletynu" będziemy mogli podać je do wiadomości, jeśli nie w całości, to przynajmniej w tak wyczerpującym skrócie, iż cele i zadania Zjazdu potrafimy udostępnić wszystkim naszym Czytelnikom.

Przy sposobności warto również wspomnieć, że Zjazd będzie mógł zająć stanowisko wobec już dokonanych prac. Nie będzie więc on jedynie manifestacją woli na przyszłość. Międzykomunalny Związek Komunikacyjny już działa. Powstała już spółka „Gryf", której zadaniem będzie zorganizowanie stałego kabotażu. Nawet w dziedzinie kultury Wybrzeża i organizacji przemysłu lokalnego artystycznego zrobiono już krok naprzód. W Tolkmicku rozpoczęła pracować wytwórnia ceramiki artystycznej.

Komitet Organizacyjny Zjazdu interesuje się również sprawą uprzyjemnienia pobytu dla uczestników. Pod tym względem warto wymienić specjalny koncert Filharmonii Bałtyckiej oraz przedstawienie w Teatrze w Sopocie. Również w ramach Zjazdu odbędą uczestnicy wycieczkę do obydwóch portów w Gdyni i Gdańsku, aby na miejscu przekonać się o stopniu ich zniszczenia i odbudowy, postępującej niesłychanie raźnym krokiem.

Warto jeszcze zaznaczyć, że trzy czasopisma Wybrzeża postanowiły poświęcić Zjazdowi pełne swe numery lipcowe. Są to:

„Wiatr od Morza",
„Morski Przegląd Gospodarczy",
„Biuletyn Informacyjny Wybrzeża".

Nie wątpimy również, że prasa codzienna nie będzie szczędziła również łamów dla poinformowania swych czytelników o tak ważkim dla spraw Wybrzeża i całej Polski wydarzeniu.



Sopot przed 100 laty

DZIAŁ INFORMACYJNO-STATYSTYCZNY

DELEGATURY RZĄDU DLA SPRAW WYBRZEŻA

pod redakcją *Mgr Antoniego Skotnickiego*

Obroty towarowe portów Delty Wisły

Ruch portów Gdańsk—Gdynia nadal wykazuje silną tendencję zwyżkową. Ogólny obrót towarowy portów w miesiącu kwietniu br. wyniósł 650,6 tys. ton i był o 116,7 tys. ton, tj. 21,8 % większy, niż w miesiącu poprzednim (533,9 tys. ton).

Z ogólnej sumy obrotów towarowych na import przypada 258,7 tys. ton (w marcu 155,5 tys. ton) a na eksport 391,8 tys. ton (w marcu 378,4 tys. ton). Import był zatem o 103,2 tys. ton, tj. o 66,4 %, a eksport o 13,4 tys. ton, tj. o 3,5 % większy, niż w miesiącu poprzednim.

Obroty towarowe portów Gdańsk—Gdynia

	Import w tys. ton	Eksport w tys. ton	Ogółem w tys. ton
Rok 1945	376,7	540,7	917,4
„ 1946:			
styczeń	139,0	177,9	316,9
luty	172,8	240,8	413,6
marzec	155,5	378,4	533,9
kwiecień	258,7	391,8	650,5

Podział obrotów pomiędzy oba porty przedstawia się mniej więcej po połowie.

Praca poszczególnych portów przedstawia się następująco:

Miesiąc	Gdańsk Import w tys. ton	Gdańsk Export w tys. ton	Gdańsk Obrót w tys. ton	Gdynia Import w tys. ton	Gdynia Export w tys. ton	Gdynia Obrót w tys. ton
rok 1945	135.0	218.9	353.9	241.5	321.8	563.3
„ 1946						
styczeń	68.9	86.0	154.9	70.1	91,9	162,0
luty	97.2	132,7	229.9	75.6	108.1	183.7
marzec	68.2	198.7	266.9	87.3	179.7	267.0
kwiecień	105,7	209.7	315.4	153.0	182,2	335.2

Głównymi pozycjami przywozu w miesiącu kwietniu były towary w ramach dostaw UNRRA w ilości 199,2 tys. ton (w czym zboże 22,2 tys. ton, ropa 45,3 tys. ton, samochody 10,2 tys. ton) oraz konie w ilości 8305 szt., bydło 1922 sztuk, kurczęta 1000 szt. Z towarów poza UNRRA przywieziowo rudy żelaznej 46,7 tys. ton, fosforytów 5,3 tys. ton oraz drobnicy 7,6 tys. ton.

Przywóz towarów w ramach UNRRA i innych przedstawia się następująco:

Miesiąc	Gdańsk w tys. ton UNRRA	Gdańsk w tys. ton inne	Gdynia w tys. ton UNRRA	Gdynia w tys. ton inne	Razem w tys. ton UNRRA	Razem w tys. ton inne
rok 1945	79.1	56,1	120.0	121.5	199.1	177,6
„ 1946						
styczeń	38,7	30.2	46.2	23.9	84,9	54,1
luty	84.0	13,1	46.9	28,8	130,9	41,9
marzec	52,6	5.6	60,8	26.5	113,4	42,1
kwiecień	74,0	31,7	125,2	27.8	199,2	59,5

W ogólnym eksporcie w miesiącu kwietniu wywieziono węgla, koksu i bunkru 381,3 tys. ton, cementu 6 tys. ton, żelaza 1,5 tys. ton, cynku 1,1 tys. ton, drobnicy 1,4 tys. ton.

Wywóz węgla, koksu i bunkru kształtował się następująco:

Miesiąc	Gdańsk w tys. ton	Gdynia w tys. ton	Razem w tys. ton
rok 1945	198.2	318.2	516.4
„ 1946:			
styczeń	82.1	91.8	173.9
luty	125.8	100.1	225.9
marzec	198.7	17[illegible],6	37[illegible],3
kwiecień	209.2	172.1	381.3

Pasażerów przyjechało 7956 osób, wyjechało 378 osób.

Ruch statków w Gdańsku i Gdyni

Wejście:

Miesiąc	Gdańsk ilość statków	Gdańsk N. R. T.	Gdynia ilość statków	Gdynia N. R. T.	Razem ilość statków	Razem N. R. T.
rok 1945	356	309.955	351	436.135	887	746.090
„ 1946						
styczeń	110	124 096	122	150.616	232	274 712
luty	98	170 510	128	169.724	226	340.234
marzec	144	197 845	171	193.813	315	391.658
kwiecień	155	226 773	181	226.069	336	452 84[illegible]

Wyjście:

Miesiąc	Gdańsk ilość statków	Gdańsk N. R. T.	Gdynia ilość statków	Gdynia N. R. T.	Razem ilość statków	Razem N. R. T.
rok 1945	343	289.017	510	395.878	853	684 895
„ 1946:						
styczeń	104	123.224	114	150.959	218	274.183
luty	97	152.940	130	173 16[illegible]	227	326.105
marzec	148	208.717	175	205 737	3[illegible]3	414.45[illegible]
kwiecień	155	221.150	18[illegible]	229.343	337	450.493

Statki te reprezentowały następujące bandery: szwedzką, fińską, amerykańską, angielską, norweską, duńską, sowiecką, aliancką, polską, grecką oraz po raz pierwszy banderę panamską, która w kwietniu zjawiła się w Gdyni.

Urządzenia przeładunkowe

W Gdańsku ilość dźwigów powiększyła się o 1 taśmowiec nr 2 Centrali Węglowej w Basenie Węglowym. W Gdyni uruchomiono dźwig nr 66 na Nabrzeżu Holenderskim.

Ilość dźwigów czynnych w obu portach.

Rodzaj dźwigów	GDAŃSK styczeń	GDAŃSK luty	GDAŃSK marzec	GDAŃSK kwiecień	GDYNIA styczeń	GDYNIA luty	GDYNIA marzec	GDYNIA kwiecień
	ilość				ilość			
drobnicowe	2	2	3	4	15	15	15	15
masowe	13	13	12	12	3	4	4	4
mostowe	1	1	1	1	2	2	2	2
taśmowe	2	2	2	2	2	2	2	2
ogółem	18	18	18	19	22	23	23	23

Dźwigi w remoncie (stan z kwietnia).

	Gdańsk	Gdynia
drobnicowe	10	5
masowe	2	7
mostowe	5	—
taśmowe	1	—
razem	18	12

Magazyny portowe

Ogólna powierzchnia magazynów w portach Gdańsk-Gdynia w m-cu kwietniu wynosiła 136,9 m². Powierzchnia magazynów w Gdyni, administrowanych przez G. U. M., podniosła się do 97 tys. m². Poza tym jeszcze w eksploatacji innych przedsiębiorstw znajdowało się 16,4 tys. m².

W Gdańsku powierzchnia magazynów, eksploatowanych przez G. U. M., nie doznała zmiany i wynosi nadal 23,5 tys. m².

Tabor pływający

Stan portowych jednostek pływających w miesiącu kwietniu przedstawiał się następująco:

1. Jednostki pływające w ruchu:
   w Gdyni 4 holowniki, 3 kutry pilotowe, 4 motorówki;
   w Gdańsku 6 holowników, 5 motorówek.
2. W remoncie kapitalnym:
   w Gdyni 3 holowniki, 1 motorówka;
   w Gdańsku 5 holowników, 1 motorówka.
3. Przybyły zakupione w Szwecji 2 motorówki i 1 kuter pilotowy oraz rewindykowane z Niemiec 2 holowniki.

Tabor pływający, zwłaszcza w porcie gdańskim, ciągle jest jeszcze w niedostatecznej ilości.

Służba hydrograficzna

W drugiej połowie kwietnia nastąpiło przejęcie przez polską administrację całego majątku hydrograficznego, znajdującego się na naszym Wybrzeżu i terytorialnych wodach morskich, za wyjątkiem obszaru szczecińskiego i Swinoujścia. Poza tym uzyskano zapas materiałów pędnych dla uruchomienia latarni morskich i świateł portowych na przeciąg 6-ciu miesięcy.

Odbudowa miast

W **Gdańsku** w dalszym ciągu prowadzi się roboty remontowe, budowlane oraz zabezpieczające gmachów Politechniki, 3 gimnazjów, 13 szkół powszechnych; szpitala ewangelickiego (diakonisek), kliniki ginekologicznej, P. C. K. oraz 6-ciu domów mieszkalnych. Rozpoczęto remont bloków mieszkalnych przy ul. Elbląskiej i ul. Oruńskiej.

W dziale obiektów zabytkowych kontynuuje się pracę przy Bramach Złotej i Zielonej, w kościele św. Trójcy, w Bibliotece Miejskiej, Dwór Artusa, Dom Steffensa, Kaplica Królewska, oraz przystąpiono do remontu Starego Ratusza, który przewidziany jest na siedzibę Związku Gospodarczego Miast Morskich.

W dalszym ciągu prowadzi się roboty rozbiórkowe i porządkowe na terenie miasta.

W ramach programu „Gdańsk roku 1946/47" zawarto umowę z Państwowym Zrzeszeniem Przedsiębiorstw Budowlanych na roboty rozbiórkowe.

W dniu 8 kwietnia została ukończona odbudowa zbiornika gazu pojemności 30.000 m³, prowadzona przez Stocznię Nr 2. Od dnia 18 kwietnia rozpoczęto wprowadzanie gazu do mieszkań. W ciągu kwietnia gazownia otrzymała 145 wagonów węgla wagi 3258 ton.

W **Gdyni** kontynuuje się roboty przy odbudowie Szpitala Powszechnego, Szpitala Zakaźnego, Hali Targowej, Sądu Okręgowego i kilku Szkół Powszechnych, kościółka zabytkowego na Oksywiu oraz innych domów mieszkalnych. Uruchomiono roboty w 3-ch przedszkolach, w Domu Dziecka i Yacht Klubie. Do użytku oddano Gimnazjum Kupieckie i Krawieckie. po dokonaniu kapitalnego remontu.

Przeznaczony na oszklenie Gdyni kontyngent 60 tys. m² szkła został już w całości dostarczony do miasta. Do końca kwietnia rozprowadzono między różnych odbiorców ca. 35.000 m².

W zakresie uporządkowania miasta prowadzono roboty ziemne, naprawy jezdni, chodników oraz roboty rozbiórkowe. Przeprowadzono ekshumację zwłok osób cywilnych i żołnierzy. Posadzono około 2 tys. drzew, urządzono kwietniki na Skwerze Kościuszki, Placu Konstytucji, Placu Kaszubskim i Skwerze Marysieńki w Orłowie.

W **Sopocie** rozpoczęto prace przy odbudowie Gimnazjum przy ul. Czerwonej Armii (Horst Wessel) oraz Szkoły Powszechnej; — prowadzi się dalszy remont Cieplic i Hali Sportowej, kontynuuje się adaptację tarasów byłego Kasyna dla celów użytkowych oraz odbudowę Kolonii Robotniczej Mariental. Poza tym przeprowadza się naprawę mola, roboty porządkowe ulic, zieleńców itp.

Na terenie Elbląga ukończono następujące roboty: remont budynku Sądu (I seria), pomieszczenia dla PUR-u, remont zasobników węglowych w Gazowni Miejskiej, remont urządzeń mechanicznych w Starej Piecowni w Gazowni Miejskiej, remont 6-ciu budynków mieszkalnych.

Kontynuuje się następujące roboty: remont budynku łaźni i odkażalni, remont urządzeń mechanicznych w Gazowni Miejskiej, podstacji tramwajów miejskich, budynku Starostwa Powiatowego, Szpitala Miejskiego itp. oraz prowadzi się roboty rozbiórkowe na terenie miasta.

W dniu 18 kwietnia uruchomiono pierwszy tramwaj na odbudowanej linii miejskiej.

Prowadzi się reparację bruków na drogach przelotowych oraz doprowadza się do porządku zieleńce.

Komunikacja

W ciągu miesiąca kwietnia koleje nasze dowiozły i wyładowały w portach naszych Gdańsk—Gdynia ogólnie 20.740 wagonów wagi 418,4 tys. ton, z czego na Gdańsk przypada 11.419 wagonów wagi 220,5 tys. ton, a na Gdynię 9.321 wagonów wagi 191,9 tys. ton.

Węgla i koksu dowieziono 20.052 wagony wagi 407,8 tys. ton, innych towarów 688 wagonów wagi 10,6 tys. ton.

W tym samym okresie w obu portach załadowano ogółem 14.392 wagony wagi 218,7 tys. ton, z czego w Gdańsku 5.892 wagony wagi 92,3 tys. ton, a w Gdyni 8.500 wagonów wagi 126,4 tys. ton. Głównymi pozycjami załadowania były: towary UNRRA — 7.533 wagony wagi 97,8 tys. ton, ruda 2.098 wagonów wagi 41,7 tys. ton, pszenica 1.711 wagonów wagi 26,9 tys. ton, materiały pędne 1277 wagonów wagi 25,1 tys. ton, fosforyty 401 wagonów wagi 7,4 tys. ton, inne 1372 wagonów wagi 19,7 tys. ton.

W m-cu kwietniu w obu portach załadowano i wyładowano ogółem 35.132 wagony wagi 637,1 tys. ton.

Załadowanie i wyładowanie wagonów kolejowych w portach Gdańsk—Gdynia

(przeciętnie dziennie)

		Liczba wagonów	Waga towarów w tonach
1945 r.	sierpień	157	3.186
	wrzesień	273	5.076
	październik	304	5.768
	listopad	355	6.530
	grudzień	391	6.849
1946 r.	styczeń	601	10.643
	luty	706	12.472
	marzec	905	16.625
	kwiecień	1171	21.236

Wydział Komunikacyjny Urzędu Wojewódzkiego Gdańskiego w m-cu sprawozdawczym prowadził prace przy odnowieniu dróg i oczyszczaniu rowów na długości 2,948 km. Poza tym przeprowadzono remont cząstkowy nawierzchni tłoczniowej i smołowej na drogach państwowych i wojewódzkich 48.000 m². Dla dalszych robót dostarczono kamienia surowego 90 m³, żwiru 550 m³, piasku 400 m³.

W zakresie komunikacji na terenie Gdańska ukończono odbudowę drugiego torowiska linii Gdańsk—Nowy Port. Obecnie rozpoczęto prace przygotowawcze do podwieszenia drutu trolleyowego.

Odbudowano drugi tor Brama Oliwska—Plac Dominikański i przejście przez odbudowany most nad torami kolejowymi.

Rozpoczęto odbudowę linii Wrzeszcz—Nowy Port przez Brzeźno.

Wykonano 60% robót torowych. Wydobyto 1500 m kabla z ul. 3 Maja i przerzucono go na ul. Towarową na miejsce spalonego. Odbudowano 3 wagony motorowe i 3 doczepne. W remoncie 7 wagonów.

Otrzymano dar od Szwecji: 37 bębnów tj. 50.355 m czyli 40.388 kg drutu trolleyowego. Zamówiono w Polsce dalszych 25 ton.

Przygotowano wszelkie prace do budowy linii tramwajowej Oliwa—Sopot i z chwilą otrzymania kredytów natychmiast rozpocznie się praca.

Przeciętnie dziennie kursowało w Gdańsku 27 wozów tramwajowych, które przejechały 4.488 km. Ogółem w kwietniu wozy przejechały 132.249 km. Przeciętna dzienna ilość pasażerów 50.000. Ogółem przewieziono 1.473.264 osób.

W dniu 5. V. 46 r. dokonano oficjalnego otwarcia linii żeglugowej w obrębie Gdańska. Uruchomiono 6 statków i 2 promy. W remoncie 2 statki i 3 promy, które będą zastępować most na Wiśle w okresie odbudowy. W przygotowaniu linie żeglugowe Sopot—Gdańsk i Gdynia—Oksywie.

Przeciętnie kursowały 2—3 statki i 2 promy. Przewieziono 45.625 pasażerów.

Na trasie Gdańsk—Gdynia autobusów kursowało przeciętnie 24, przewożąc dziennie 18.931 pasażerów. Ogółem przejechano w kwietniu 242.370 km i przewieziono 567.000 pasażerów.

W Gdyni kursowały przeciętnie 3 wozy trolleybusowe, robiąc dziennie 354 km i przewożąc 6.387 pasażerów.

Ogółem Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk—Gdynia przewiozły w miesiącu sprawozdawczym 2.300.000 pasażerów.

Poczta i Telekomunikacja

(Obwody pocztowe Gdańsk—Gdynia)

A. Ruch pocztowo-telekomunikacyjny.

Wyszczególnienie	nadane	nadeszło
Przesyłki listowe ogółem	973.201	849.982
Przekazy pocztowe i telegraficzne:		
ilość	20.869	14.538
na sumę	zł 34.456.000	14.440.620
Wpłaty PKO:		
ilość	3.765	1.587
na sumę	zł 78.972.755	3.898.015
Rozmowy telefoniczne:		
a) miejscowe	321.906	—
b) międzymiastowe	41.568	37.931
Telegramy	34.223	35.814
Czasopisma	145.521	129.042

B. Wymiana poczty zamorskiej.

1) Ruch z krajów zamorskich do Polski:

Kraj pochodzenia	Paczki	Przesyłki listowe polecone	Przesyłki listowe zwykłe
Anglia	10.290	26.681	48.920
Belgia	—	6.060	12.340
Brazylia	—	5.940	8.530
Dania	—	5.583	12.105
Holandia	—	5.320	12.850
Kanada	7.180	4.372	9.850
Norwegia	—	6.850	9.590
Stany Zjednoczone AP	129.178	27.564	89.430
Szwecja	1.350	1.069	4.965
Włochy	—	4.224	9.680
Razem	147.998	93.663	218.270

2) Ruch z Polski do krajów zamorskich:

Kraj przeznaczenia	Przesyłki listowe polecone	Przesyłki listowe zwykłe
Anglia	24.880	151.720
Argentyna	900	4.530
Belgia	2.400	9.940
Brazylia	660	13.170
Dania	780	12.375
Holandia	720	3.860
Kanada	6.600	17.845
Norwegia	240	7.590
Palestyna	1.260	6.890
Stany Zjednoczone A. P.	56.520	93.840
Szwecja	2.680	16.890
Razem	97.640	338.650

W ruchu tranzytowym z i do krajów zamorskich przewieziono 3680 worków listowych i 2118 worków paczkowych.

C. Ruch radio-kumunikacyjny.

(Przez Urząd Radiotelegraficzny w Gdyni)

Stacja wzgl. kraj wymiany	Nadane słowa	Nadeszło słowa
1) Ruch krajowy:		
Szczecin	20.760	26.770
Katowice	6.320	6.830
Olsztyn	6.350	8.590
Poznań	8.350	2.560
Kraków	3.420	450
razem ruch krajowy:	45.200	45.200
2) Ruch zagraniczny:		
Szwecja	32.632	14.020
Dania	16.672	23.595
Norwegia	3.239	2.452
Finlandia	1.572	1.123
razem ruch zagraniczny:	54.115	41.190
3) Ruch statków na morzu		
ogółem:	99.388	88.802

Uruchomiono w kwietniu połączenia:

telefoniczne	Gdańsk—Warszawa (2-gi obwód)
	Gdańsk—Bydgoszcz
	Gdańsk—Kościerzyna
	Gdańsk—Poznań
	Gdynia—Tczew
telegraficzne	Gdańsk—Poznań (dalekopis)
	Gdańsk—Łódź „

Przyłączono 248 abonentów telefonicznych oraz zainstalowano 3 centrale automatyczne abonentowe o łącznej pojemności 340 numerów.

Ogólna ilość abonentów telefonicznych na dzień 30. 4. 1946 r. wynosi:

w obwodzie pocztowym	Gdańsk	1.218
	Gdynia	1.209
	razem	2.427

Energetyka

Z obecnie wykonywanych inwestycji najpoważniejszymi są — odbudowa elektrowni „Gródek" w Gdyni, wysadzonej przez okupanta, dla której zamówione są w Szwecji 2 jednostki po 10.000 kw każda. Pierwsza z tych jednostek ma być dostarczona w jesieni bieżącego roku. W sąsiedniej elektrowni w Gdyni „Nowa Stocznia" instaluje się zespół 1800 kw przewieziony z Helu oraz zamówiono dla niej turbinę szwedzką o mocy 10.000 kW.

Na ukończeniu jest budowa linii 60 KV, łączące Gdańsk z Gdynią, w ten sposób 2 największe miasta Wybrzeża będą stanowić jeden zespół energetyczny — co usunie dotychczasowe mankamenty w dostawie energii 10.000 kw.

Dla pokrycia niedoboru mocy buduje się linia 60 KV, Gdańsk—Elbląg, która pozwoli na dodatkowe zasilanie terenów Gdańska z elektrowni w Elblągu. Budowa tej linii napotyka na olbrzymie trudności ze względu na zalanie terenu, gdzie głębokość wody sięga w wielu miejscach do 2,5 m. W miesiącu kwietniu na linii tej na odcinku Wisła—Nowy Dwór na skutek huraganu w marcu zostały przewrócone 34 słupy. Wskutek tego roboty na tym odcinku zostały wstrzymane aż do odwodnienia Żuław, tj. do jesieni br.

Na terenie Gdańsk-miasto uruchomiono pierwsze pompy na Olszynce i w Oruni nad Motławą dla odwodnienia zalanych terenów Żuław.

Między Sławnem a Koszalinem odbudowano odcinek 40 KV, który wspomagać będzie energetycznie teren Gdańska od strony zachodniej z elektrowni w Białogrodzie.

Ilość abonentów Zakładów Elektrycznych Wybrzeża wzrosła z liczby 800 w sierpniu r. ub. do 76 tys., co pociągnęło za sobą wzrost produkcji energii elektrycznej o 350%.

Zjednoczenie Stoczni Polskich

Głównym wydarzeniem miesiąca sprawozdawczego i całego okresu istnienia Zjednoczenia Stoczni Polskich był fakt uzyskania zamówienia na budowę dużego tonażu morskiego.

Zamówienie to obejmuje łącznie 14 statków o ogólnym tonażu ok. 25 tys. ton nośności i o wartości łącznej ok. 1.200.000 funt. szterl.

Rozkładające się na okres do połowy 1949 r. zamówienie to składa się z następujących grup statków: 6 parowców węglo-rudowych dla Żeglugi Bałtyckiej po 2500 t dw, 2 motorowce tzw. drobnicowe dla Żeglugi Bałtyckiej po 800 t. dw. 2 parowce-trampy dla Żeglugi Oceanicznej po 4500 t dw, oraz 4 holowniki po 450 KM.

Poza omówionymi zamówieniami na budowę nowych statków, Z. S. P. otrzymało szereg nowych zamówień i zleceń, mianowicie: zamówienia na wykonanie suwni dla Min-stwa Komunikacji, zdemontowanie mostu w Grudziądzu na Wiśle, wykonanie mostu kolejowego na rzece Brdzie, wykonanie dźwigów dla portu Gdyni i Gdańska, remont dźwigu „Goliat" dla Dyrekcji Dróg Wodnych.

Wartość wykonania zleceń na budowę mostów sięga sumy 100 milion. zł.

W ten sposób zapoczątkowany niespełna przed rokiem na gruzach spuścizny poniemieckiej polski przemysł stoczniowy stał się posiadaczem zlecenia o zasadniczym znaczeniu dla całości polskiego życia morsko-gospodarczego.

Ogólny stan zatrudnienia w Z. S. P. przedstawiał się następująco:

na 1. 4. 46 r. — 5.147 pracowników
„ 1. 5. 46 r. — 5.381

Zwyżka zatrudnionych w m-cu sprawozdawczym wynosiła 234 osoby.

Zestawienie roboczo-godzin przepracowanych w Z. S. P.

miesiąc	inwestycja	%	produkcja	%	suma 100%	% wykonan. planu
styczeń	364.651	65	191.522	35	556.173	89
luty	329.201	53	291.444	47	620.645	91
marzec	281.578	45	319.725	55	601.303	91
kwiecień	300.517	45,5	357.970	54,5	658.417	92

Z zestawienia tego widzimy, że w miesiącu kwietniu br. przeprowadzono największą ilość roboczo-godzin, jak również, że coraz mniej roboczo-godzin przypada na inwestycje, a coraz więcej na produkcję.

Aby udoskonalić i usprawnić wykonanie zleconych robót Z. S. P. przeprowadza szkolenie sił fachowych. Każdy z zakładów przystąpił do szkolenia młodych pracowników. Przeszkala się przede wszystkim kadry pracowników o specjalności okrętowej.

Zjednoczenie Przemysłu Drzewnego Okręgu Pomorskiego

W zarządzie Zjednoczenia jest ogółem 34 zakłady, z czego czynnych obecnie jest 27. Stan zatrudnienia na koniec kwietnia br. wynosił 2303 pracowników i robotników, co oznacza wzrost w porównaniu do poprzedniego miesiąca o 183 osoby. Ogólna wartość produkcji w m-cu kwietniu wyniosła zł 19.034.000.

Zjednoczenie Przemysłu Drzewnego w kwietniu br. otrzymało zlecenie na wykonanie 30% mebli przeznaczonych na eksport do Anglii, na łączną sumę 150.000 funtów szterl. z tym, że produkcja tych mebli ma być gotowa na koniec grudnia br.

W skład Zjednoczenia Przemysłu Drzewnego wchodzą fabryki mebli, parkietów, beczek, pojazdów, skrzyń, zakłady stolarskie, zakłady obróbki drzewa itp.

Państwowe Zjednoczenie Przemysłu Konserwowego

Rejon Północny.

Program działalności P. Z. P. K. jest zakrojony na szeroką skalę. Obejmuje on 3 ważne gałęzie przetwórczości spożywczej: rybną, mięsną i jarzynową. Rozporządzając 13 czynnymi zakładami przetwórczymi Zjednoczenie to zajmuje dominujące stanowisko w konserwowym przemyśle województw północnych i reguluje rynek konserwowy tak, jak tego wymagają ogólnokrajowe warunki aprowizacyjne i interesy Państwa.

Produkcja fabryk P. Z. P. K. przedstawia się następująco:

	I kwartał 1946	kwiec. 1946
Przemysł rybny	1.971.932 kg	413.851 kg
z czego ryb wędzonych .	187.783 kg	13.182 kg
ryb solonych . . .	1.757.891 kg	391.620 kg
konserw rybnych .	26.258 kg	9.049 kg
Wyroby mięsne	56.656 kg	25.893 kg
„ owocowe	160.828 kg	7.464 kg

Wartość produkcji w m-cu kwietniu wyrażą się cyfrą ok. 23.000.000 zł, zaś wartość produkcji w I kwartale br. cyfrą prawie 87.000.000 zł.

Rozbudowa fabryk postępuje naprzód dość intensywnie, aby podołać rozwijającemu się rybołówstwu.

Na szerszy rozwój produkcji konserwowej hamująco wpływa brak puszek, których produkcja ograniczona jest brakiem blachy.

Ogólny stan zatrudnienia w P. Z. P. K. w kwietniu br. wynosił około 900 osób.

W przemyśle rybnym duże znaczenie posiada również uruchomiona **Fabryka Mączki Rybnej w Gdyni**, która wytwarza miesięcznie 15 ton mączki rybnej. Mączkę tę wyrabia się z odpadków rybnych, zawiera ona 42% białka, 15% tłuszczu oraz 17½% azotu. Służy do tuczenia świń i drobiu oraz — z uwagi na duży procent zawartości azotu używa się jej, jako sztucznego nawozu. Wytwórczość mączki rybnej jest ściśle uzależniona od ilości odpadków — od rozwoju rybołówstwa dalekomorskiego, które może zapewnić fabryce większe ilości surowca. Możliwości produkcyjne fabryki sięgają bowiem 120 ton mączki miesięcznie.

Repatriacja i osadnictwo

W m-cu kwietniu br. na terenie wojew. Gdańskiego zaznaczył się wzmożony ruch repatriantów, zwłaszcza przybywających ze Wschodu. Przybyło 986 wagonów z 3502 osobami. Repatriantów tych osadzono przeważnie na terenie powiatów zachodnich, przede wszystkim Słupska, Miastka i Sławna jak również na terenach na wschodnim brzegu Wisły, tj. Kwidzyń, Malbork, Nytych i Elbląg. Na teren samego Gdańska przybyło 184 wagony, przeważnie rodzin osiedlonych już przesiedleńców, z 687 osobami.

Repatriacja Niemców z terenu wojew. Gdańskiego jest w toku organizacji.

Ogólny stan ludności przed wojną na terenie woj. Gdańskiego wynosił w miastach 762.480, na wsiach 728.627 osób. Obecnie w miastach (32 miasta) ludności polskiej jest 368.298, Niemców 93.051 i inn. 1683. Na wsiach Polaków jest 349.242, Niemców 170.800, innych 1676.

Gospodarstw poniemieckich było 40.326 o pow. 574.079 ha, w czym 3594 gospodarstw zniszczonych. Dotychczas obsadzono 32.261 gospodarstwa o powierzchni 459.303 ha, osadzając 35.494 rodziny, w tym 9254 rodziny repatriantów i 26.240 rodzin przesiedleńców. Pozostało więc do obsadzenia 7542 gospodarstwa o powierzchni 104.834 ha.

W miesiącu kwietniu na terenie woj. Gdańskiego osadzono 238 rodzin na 204 gospodarstwach rolnych o powierzchni 1025 ha.

Rybołówstwo

Sprzyjające warunki atmosferyczne w m-cu kwietniu, jak również obfitość ryb przy naszych wybrzeżach sprawiły, że połowy ryb morskich dały wynik więcej niż dobry.

Ostatnio pojawiły się na naszych wodach śledzie oraz ukazują się mniejsze ilości szprotów. Połowy łososia były bardzo obfite, a dorsz nadal był poławiany w ilościach nienotowanych dotychczas.

W y n i k i p o ł o w ó w.

styczeń	582.400 kg	o wartości	14.500.000 zł
luty	469.985 „	„	11.934.903 „
marzec	1.419.945 „	„	35.446.740 „
kwiecień	1.638.553 „	„	49.352.954 „

Ponadto wedle posiadanych przez Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego częściowych informacji, połowy dokonane przez wojsko sowieckie w oparciu o porty Władysławowo, Łeba i Derłów, wyniosły w kwietniu br. 350.700 kg dorszy i 77.000 kg śledzi.

Zwiększająca się ciągle ilość połowów nie pokrywa jednak zapotrzebowania naszego rynku i niedobór pokrywamy stałym importem, który w kwietniu wyniósł:

z Danii	226.000 kg	świeżego dorsza
	14.000 kg	świeżego śledzia
	240.000 kg	
ze Szwecji	65.400 kg	śledzi solonych
	247.615 kg	ryb świeżych
	315.015 kg	

Łączny import wyniósł 553.015 kg.

Ponadto w ramach dostaw UNRRA otrzymaliśmy 142.000 kg konserw rybnych. Większość importu ryby z Danii pochodzi z dostaw UNRRA.

Tabor rybacki uległ dalszemu zwiększeniu o 13 kutrów i 219 łodzi. W kwietniu br. czynnych było 63 kutry i 739 łodzi.

Zatrudnienie

W m-cu kwietniu br. na terenach Gdańska, Gdyni i Elbląga zarejestrowano ogółem 3.718 poszukujących pracy, a w tej liczbie 993 kobiet.

W porównaniu do miesiąca marca liczba zarejestrowanych zmniejszyła się o 570 osób.

Stan poszukujących pracy na dzień 1 maja br. wynosił ogółem 2218 osób, w tym 1557 mężczyzn i 661 kobiet. W porównaniu do liczby poszukujących pracy na dzień 1 kwietnia br. stan obecny zmniejszył się o 115 osób.

Stała Komisja Kwalifikacyjna dla robotników portowych zakwalifikowała w m-cu kwietniu br. 1058 robotników w Gdańsku i 1962 robotników w Gdyni, tj. razem 3020 robotników portowych.

Ogólna suma przepracowanych robotniko-dniówek w obu portach wyniosła w m-cu kwietniu 73.668. W porównaniu z m-cem marcem br. ilość przepracowanych robotniko-dniówek zwiększyła się o 24.534.

Ogólna liczba przepracowanych robotniko-dniówek wyniosła 317.735, w tym port Gdynia 226.619 i Gdańsk 91.116.

Ogólny stan zatrudnienia w Gdańsku i w Gdyni wynosi 73.319 osób, z czego w Gdańsku 42.819 osób w 1090 zakładach pracy, w Gdyni 30.500 osób w 1310 zakładach pracy.

Rozwój natężenia zatrudnienia przy wyładunku i załadunku w obu portach ilustruje niżej podane zestawienie:

Przepracowano robotniko-dniówek:

Rok	Gdynia	Gdańsk	Ogółem
1945			
wrzesień	5.617	2.300	7.917
październik	18.009	5.222	23.231
listopad	21.220	6.962	28.182
grudzień	32.640	11.525	44.165
	77.486	26.009	103.495
1946			
styczeń	35.507	11.448	46.955
luty	32.019	12.464	44.483
marzec	34.190	14.944	49.134
kwiecień	47.417	26.291	73.668
	149.133	65.107	214.240

Sezon w Sopocie

Mamy 500 kilometrów Wybrzeża, ale na całej jego długości nie ma miejsca tak pięknego, tak znanego, tak przez całą Polskę lubianego, jak Sopot.

Sopot łączy w sobie wszystko, co może dać natura i stworzyć człowiek celem jej upiększenia i podniecenia zainteresowań zwiedzającego. Położony w centrum Zatoki Gdańskiej, u stóp wysokich wzgórz, pokrytych bujnym lasem sosnowo-bukowym, Sopot może zadowolić najwybredniejsze wymagania i zamiłowania.

Prześliczne są wzgórza okalające Sopot, do których miasto wspina się łańcuchami wytwornych will. Centrum tego wzniesienia to słynna Opera Leśna. Widok na leżące u stóp miasto i Zatokę jest niezrównany. Spośród rozległego ogrodu czerwienią się dachy domów. Gdańsk i Nowy Port leży jak na dłoni. Widać w przejrzystym powietrzu przesuwające się po Zatoce parowce i nawet niewielkie żaglówki, bądź kutry rybackie. Słynne sopockie molo niczym wskazujący palec, usiany mrówkami ludzi, wystrzela w głąb Zatoki.

Uporządkowanie miasta i jego zakładów uzdrowiskowych postąpiło tak dalece, że Sopot już prawie wraca na tory swej dawnej świetności. Molo, częściowo uszkodzone, dzięki działaniu burz, zostało w całości zremontowane. Koncertuje na nim stale orkiestra Komitetu Grodzkiego PPS w Sopocie, złożona z 34 osób. Łazienki Południowe zostały uporządkowane i służą kąpiącym do dyspozycji. Łazienki Północne, częściowo zniszczone przez pożar, znajdują się w tempie spiesznej odbudowy i do 1 lipca będą mogły powrócić do swej roli grupowania wybrednej części publiczności.

Najwięcej trudności nastręczała sprawa hoteli. Dzięki niestrudzonym wysiłkom prez. Sopotu Antoniego Turka doszedł do skutku kontrakt z Gdynią Ameryką Liniami Żeglugowymi. Znany w skrócie GAL zobowiązał się do pełnego uruchomienia wspaniałego hotelu „Casino". Będzie go prowadził pod inną, jeszcze nie ustaloną nazwą. Wprawdzie w nadchodzącym sezonie trudno się spodziewać pełnego uruchomienia hotelu, niemniej częściowe jest zapewnione w najbliższym czasie.

Dużo jeszcze w Sopocie trzeba zrobić na czele z wychowaniem nowoosiadłej ludności, która sobie niezupełnie zdaje sprawę z ciążących na niej obowiązków takiego samego dbania o piękno miasta, jak to czynią z urzędu jego ojcowie. Ale i na tej drodze widać coraz większy postęp. Trudności jest wiele, niemniej jednak przezwycięża się je, a zapowiadana zewsząd fala turystów potwierdza nadzieję całej Polski, że na Sopocie, na jego pięknie, nikt się zawieść nie może.

Numer lipcowy „Biuletynu Informacyjnego Wybrzeża" zostanie w całości poświęcony I-szemu Zjazdowi Związku Gospodarczego Miast Morskich.

W y d a w c a: Wojewódzki Urząd Informacji i Propagandy w Gdańsku i Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża
R e d a k t o r: Mgr **St. Strąbski**

Drukarnia „Czytelnik", Gdynia, Mściwoja 7. 1006. 700. 6.16. W. 01538